

Betreff:**Haltepunkt Bienrode ÖPNV-Konzept****Organisationseinheit:**

Dezernat I

0120 Referat Stadtentwicklung, Statistik, Vorhabenplanung

Datum:

03.02.2025

BeratungsfolgeAusschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben
(Entscheidung)**Sitzungstermin**

04.02.2025

Status

Ö

Beschluss:

Die Buslinie 424 erhält mit Fertigstellung des Haltepunkt Bienrode eine neue Linienführung.
Der Linienweg der Buslinie 424 verläuft dann über den Haltepunkt.

Sachverhalt:

Im Rahmen der Anhörung des Stadtbezirksrats 112 hat dieser einstimmig gegen das ÖPNV-Konzept am zukünftigen Haltepunkt Bienrode gestimmt.

Stadtbezirksrat 112: 0 Dafür, 0 Enthaltung, 13 Dagegen

Begründet wurde diese Entscheidung damit, dass die Buslinie 424 ihren bisherigen Linienweg beibehalten und zusätzlich den zukünftigen Haltepunkt Bienrode anfahren soll.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Stadtverwaltung kann die Bedenken im Hinblick auf den Entfall von Haltestellen und den Wunsch nach einer Aufrechterhaltung des Angebots nachvollziehen.

Zunächst ist festzustellen, dass die Änderung des Linienwegs der Buslinie 424 im Gesamtkontext der Anbindung Bienrodes keine Verschlechterung, sondern eine Neugestaltung der Erschließung des Ortsteils darstellt. Zwar werden drei Haltestellen von der Buslinie 424 nicht mehr angefahren, jedoch werden zwei neue Haltestellen bedient: der in Planung befindliche Haltepunkt Bienrode mit Umstiegsmöglichkeiten zu den Regionalbahnen und anderen Buslinien sowie die Haltestelle „Lönsweg“.

Erschließung des Ortsteil Bienrode durch die Bushaltestellen

Die Buslinie 424 wird auf dem neuen, zur Umsetzung vorgeschlagenen Linienweg (siehe Abbildung 1 der Ursprungsvorlage 24-24888) weiterhin vier Haltestellen im Ortsteil Bienrode bedienen. Damit ist Bienrode auch künftig sehr gut an den ÖPNV angebunden. Ein Vergleich mit anderen Stadtteilen untermauert diese Aussage. Die Verwaltung hat in Zusammenarbeit mit der BSVG die neue Linienführung erarbeitet. Grundlage bildet u. a. die VDV-Schrift 4 (Fachpublikation des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen), in der Richtlinien für die Haltestellendichte und Erschließung enthalten sind. Bienrode lässt sich aufgrund der Einwohnerzahl in ein „Gebiet mit geringer Nutzungsdichte“ einordnen, in dem im Rahmen der Erstellung von Liniennetzplänen ein Erschließungsbereich von bis zu 600 m Luftliniendistanz für Haltestellen anzusetzen ist. Die zukünftig weiterhin bedienten

Haltestellen verteilen sich gleichmäßig über den Ort, so dass alle bewohnten Bereiche in einem Einzugsradius von nur 400 m zu einer der Bushaltestellen liegen. Lediglich die Gewerbebetriebe liegen am Rande des 400 m Radius, aber weiterhin im 600 m Radius. Möglichst kurze Wege zu den Haltestellen sind ein wichtiger Aspekt, der jedoch mit weiteren Themen abzuwegen ist.

Eines dieser Themen ist, dass der ÖPNV ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Fahrstrecke und Haltezeiten erreichen muss. Jeder Haltevorgang verlängert die Fahrzeit für die übrigen Fahrgäste, so dass die Zustiege an Haltestellen gebündelt werden und nicht jeder im direkten Umfeld seines Wohnsitzes zusteigen kann. Ein attraktives Reisezeitverhältnis von ÖPNV zu MIV hängt daher auch von der „Haltestellendichte“ ab. Betriebswirtschaftliche Gründe, die sich aus Aspekten wie Halte- und Anfahrvorgang, Energieverbrauch sowie Unterhaltungskosten, Reinigung und Winterdienst, ergeben, sind weitere Kriterien.

Als Alternative zu den entfallenden Haltestellen steht die Haltestelle „Lönsweg“ in räumlicher Nähe zur Verfügung, die bisher nur von der Linie 413 bedient wird und bereits barrierefrei ausgebaut ist. Die bisherigen drei Bushaltestellen werden gleichmäßig im Mittel an einen Wochentag jeweils von etwa 40 Ein- und Aussteigern genutzt. Dies entspricht im Mittel gut 1 Fahrgast pro Fahrt und Haltestelle als Ein- oder Aussteiger. Die Haltestelle „Lönsweg“ wird aktuell von etwa 60 Ein- und Aussteigern genutzt. Die einzelnen aufgeführten Haltestellen weisen im stadtweiten Vergleich nur eine geringe Fahrgastfrequenz auf. Die Fahrgastnachfrage kann damit auf eine Haltestelle konzentriert werden und damit die Reisezeit im Gesamtblick auf alle Fahrgäste verkürzen. Gleichzeitig wird das Liniennetz für die Fahrgäste leichter verständlich und übersichtlicher.

Die Buslinie 464 (Schülerverkehr) wird auch weiterhin die drei Bushaltestellen „Pappelallee“, „Am Platz“ und „Im Großen Moore“ bedienen.

Auswirkung der Führung der Buslinie 424 über den neuen Haltepunkt Bienrode bei gleichzeitiger Bedienung der bisherigen Haltestellen

Das oberste Ziel der Stadtverwaltung sowie der BSVG ist es, ein nutzerfreundliches und attraktives Liniennetz im ÖPNV zu gestalten. Dabei spielt auch die Vermeidung unnötiger Schleifenfahrten eine wichtige Rolle, da sie die Effizienz, Pünktlichkeit und Umweltfreundlichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs beeinträchtigen.

- Fahrzeit und Kosten

Eine Führung der Buslinie 424 über die Verknüpfungshaltestelle am Haltepunkt Bienrode und unter Beibehaltung der Bedienung der Bushaltestellen „Pappelallee“, „Am Platz“ und „Im Großen Moore“ führt zu einer deutlichen Fahrweg- und Fahrzeitverlängerung auf der Buslinie 424. Die Fahrzeit zwischen Lincolnsiedlung und Waggum würde sich von 11 Minuten auf 14 Minuten um mehr als 25% verlängern. Die Fahrstrecke wäre 0,9 km je Fahrt länger, was sich pro Jahr auf 21.000 km summiert. Die Wende- und vorgeschriebenen Haltezeiten an den Endpunkten der Buslinie 424 können die zusätzliche Fahrzeit von drei Minuten je Richtung nicht zu allen Tageszeiten kompensieren, so dass eine Steigerung des Betriebskostendefizits von etwa 170.000 EUR pro Jahr zu erwarten wäre. Es wird zeitweise der Einsatz eines zusätzlichen Busses erforderlich. Dieser betriebliche Mehraufwand lässt sich aufgrund der aktuellen Haushaltssituation nicht realisieren.

- Auswirkungen auf die Buslinie insgesamt

Jede zusätzliche Fahrwegverlängerung verlängert die Fahrzeit für alle Fahrgäste, auch für jene, die sie nicht benötigen. Menschen bevorzugen eine direkte Verbindung von A nach B, ohne unnötige Umwege. Die verlängerte Fahrzeit durch das Wohngebiet in Verbindung mit der zusätzlichen Anbindung an den Haltepunkt Bienrode würde ausschließlich einigen Fahrgästen in Bienrode einen Mehrwert bieten. Für alle anderen Fahrgäste bedeutet dies hingegen längere Reisezeiten und potenzielle Verzögerungen.

- Suboptimale Anbindung des Haltepunkts / Verschlechterung Umstiegsmöglichkeit

Es sind lediglich die zwei in der Ursprungsvorlage dargestellten Linienwege für die Buslinie 424 möglich. Bei Beibehaltung des bisherigen Linienweges der Buslinie 424 (siehe Abbildung 2 der Ursprungsvorlage 24-24888), müssten mit Inbetriebnahme des Haltepunkts in Bienrode auf der Waggumer Straße nördlich des Haltepunktes eine neue Haltestelle „Waggumer Straße“ eingerichtet werden, um einen Übergang zum Haltepunkt zu ermöglichen. Der Fußweg zum Haltepunkt würde dann zunächst über den Geh-Radweg und anschließend entlang der Schienen bis zum Haltepunkt verlaufen. Der Abschnitt entlang der Schienen ist derzeit jedoch noch sehr schmal, was zu Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern führen kann. All dies führt dazu, dass der Weg von der neuen Bushaltestelle in der Waggumer Straße zum Haltepunkt für Fahrgäste lang und wenig attraktiv ist, insbesondere im Vergleich zu einem direkten Halt der Buslinie 424 am Haltepunkt Bienrode.

- Kaum Raum für neue Haltestelle Waggumer Straße

An der Waggumer Straße steht wenig Straßenraum für eine neue Haltestelle zur Verfügung. Ein Mindestabstand von 50 Metern von der Bushaltestelle zu den Gleisanlagen ist gesetzlich vorgeschrieben, um potenzielle Rückstaus zu vermeiden. Der Neubau einer Haltestelle müsste aufgrund der begrenzten Breite des Geh- und Radwegs ohne Wetterschutz erfolgen. Zudem könnte die Haltestelle an diesem Geh-Radweg (Gehweg, Radfahrer frei) vermehrt zu Konflikten und kritischen Situationen zwischen Fahrgästen, Radfahrern und Fußgängern führen.

Anzumerken ist zudem, dass bei Beibehaltung des derzeitigen Linienwegs der Buslinie 424 ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle „Am Platz“ erfolgen müsste. Am aktuellen Standort der Haltestelle ist jedoch kein barrierefreier Ausbau möglich, sodass eine Verschiebung erforderlich wäre und mehrere Parkplätze entfallen würden – ebenfalls keine optimale Lösung für die Bevölkerung vor Ort.

Gesamtheitliche Sicht auf die Bushaltestelleninfrastruktur in Bienrode

Sieben Haltestellen allein im Ortsteil Bienrode (siehe Abbildung 2 der Ursprungsvorlage 24-24888) sind im städtischen Vergleich sehr viel. Im Hinblick auf die Einwohnerzahl weist Bienrode eine höhere Haltestellendichte auf als das einwohnerstärkere Waggum (fünf Haltestellen) sowie vergleichbare Ortsteile wie z.B. Bevenrode, Timmerlah, Völkenrode, Ölper oder Dibbesdorf, die über drei bis vier Bushaltestellen verfügen. Jede Bushaltestelle verursacht Kosten, sowohl für den barrierefreien Ausbau und die Sanierung in längeren Zyklen, als auch im laufenden Betrieb (Reinigung, Instandhaltung, Winterdienst). Neben den zuvor aufgeführten verkehrlichen Aspekten ist somit auch aus finanzieller Sicht eine angemessene Haltestellendichte anzustreben.

Fazit

Nur ein effizientes und verlässliches Verkehrsangebot kann mehr Menschen dazu bewegen, das eigene Auto zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs stehen zu lassen. Einfache und direkte Linienführungen erleichtern den Fahrgästen die Orientierung sowie das Planen ihrer Fahrten und das Umsteigen. Zudem erhöhen Schleifenfahrten das Risiko von Verzögerungen, da sie häufiger auf Staus, Ampelschaltungen oder andere Verkehrsbehinderungen treffen. Ein pünktlicher Bus stärkt das Vertrauen der Fahrgäste in den ÖPNV.

Die Verwaltung und die BSVG erachten die Anbindung des Haltepunkts Bienrode durch die angestrebte Linienführung gemäß DS 24-24888 weiterhin als sinnvoll und richtig und empfehlen daher weiterhin die entsprechende Beschlussfassung.

Anlage/n:
keine